Deutscher Bundestag
19. Wahlperiode

Drucksache 19/6289
05.12.2018

Vorabfassung - wird durch die lektorierte Fassung ersetzt.

Gesetzentwurf

der Bundesregierung

Entwurf eines Gesetzes zu dem Abkommen vom 14. August 2017 zwischen der Bundesrepublik Deutschland und der Republik Mauritius über den Luftverkehr

A. Problem und Ziel

Mit dem Gesetz soll einem völkerrechtlichen Vertrag nach Maßgabe des Artikels 59 Absatz 2 des Grundgesetzes zugestimmt werden. Damit wird der internationale Fluglinienverkehr für die deutschen Luftfahrtunternehmen und die des Vertragspartners zwischen beiden Staaten auf eine solide Rechtsgrundlage gestellt und das frühere Abkommen vom 26. Februar 1974 (BGBl. 1982 II S. 50, 51) ersetzt.

Die Bundesrepublik Deutschland und die Republik Mauritius gewähren sich gegenseitig die Rechte des Überflugs (1. Freiheit), der Landung zu nichtgewerblichen Zwecken (2. Freiheit), des Absetzens (3. Freiheit) und des Aufnehmens (4. Freiheit) von Fluggästen, Fracht und Post im internationalen Flugverkehr. Darüber hinausgehende Verkehrsrechte bedürfen der gesonderten Vereinbarung zwischen den Luftfahrtbehörden der Vertragsparteien.

B. Lösung

Mit dem Gesetz werden die Voraussetzungen nach Artikel 59 Absatz 2 Satz 1 des Grundgesetzes für das Eingehen einer völkervertraglichen Bindung geschaffen.

C. Alternativen

Bei Beibehaltung des Status quo würde ein nicht mehr zeitgemäßer verkehrsrechtlicher Zustand aufrechterhalten.

D. Haushaltsausgaben ohne Erfüllungsaufwand

Keine.

E. Erfüllungsaufwand

E.1 Erfüllungsaufwand für Bürgerinnen und Bürger

Keiner.

E.2 Erfüllungsaufwand für die Wirtschaft

Keiner.

E.3 Erfüllungsaufwand der Verwaltung

Keiner.

F. Weitere Kosten

Durch dieses Gesetz entstehen weder bei Wirtschaftsunternehmen, insbesondere nicht bei mittelständischen Unternehmen, noch bei den sozialen Sicherungssystemen zusätzliche Kosten. Auswirkungen auf Einzelpreise und das Preisniveau, insbesondere auf das Verbraucherpreisniveau, sind nicht zu erwarten.

Vorabfassung - wird durch die lektorierte Fassung ersetzt.

BUNDESREPUBLIK DEUTSCHLAND
DIE BUNDESKANZLERIN

Berlin, 5. Dezember 2018

An den
Präsidenten des
Deutschen Bundestages
Herrn Dr. Wolfgang Schäuble
Platz der Republik 1
11011 Berlin

Sehr geehrter Herr Präsident,

hiermit übersende ich den von der Bundesregierung beschlossenen

> Entwurf eines Gesetzes zu dem Abkommen vom 14. August 2017 zwischen der Bundesrepublik Deutschland und der Republik Mauritius über den Luftverkehr

mit Begründung und Vorblatt (Anlage).

Ich bitte, die Beschlussfassung des Deutschen Bundestages herbeizuführen.

Federführend ist das Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur.

Der Bundesrat hat in seiner 972. Sitzung am 23. November 2018 beschlossen, gegen den Gesetzentwurf gemäß Artikel 76 Absatz 2 des Grundgesetzes keine Einwendungen zu erheben.

Mit freundlichen Grüßen

Angela Merkel

Vorabfassung - wird durch die lektorierte Fassung ersetzt.

Gesetzentwurf der Bundesregierung

Entwurf

Gesetz zu dem Abkommen vom 14. August 2017 zwischen der Bundesrepublik Deutschland und der Republik Mauritius über den Luftverkehr

Vom

Der Bundestag hat mit Zustimmung des Bundesrates das folgende Gesetz beschlossen:

Artikel 1

Dem in Berlin am 14. August 2017 unterzeichneten Abkommen zwischen der Bundesrepublik Deutschland und der Republik Mauritius über den Luftverkehr wird zugestimmt. Das Abkommen wird nachstehend veröffentlicht.

Artikel 2

(1) Dieses Gesetz tritt am Tag nach der Verkündung in Kraft.

(2) Der Tag, an dem das Abkommen vom 14. August 2017 zwischen der Bundesrepublik Deutschland und der Republik Mauritius über den Luftverkehr nach seinem Artikel 24 Absatz 2 in Kraft tritt und das Abkommen vom 26. Februar 1974 zwischen der Regierung der Bundesrepublik Deutschland und der Regierung von Mauritius über den Luftverkehr (BGBl. 1982 II S. 50, 51) nach seinem Artikel 23 außer Kraft tritt, ist im Bundesgesetzblatt bekannt zu geben.

Vorabfassung - wird durch die lektorierte Fassung ersetzt.

Begründung zum Vertragsgesetz

Zu Artikel 1

Auf das Abkommen ist Artikel 59 Absatz 2 Satz 1 des Grundgesetzes anzuwenden, da es sich auf Gegenstände der Bundesgesetzgebung bezieht.

Die Zustimmung des Bundesrates ist nach Artikel 105 Absatz 3 in Verbindung mit Artikel 106 Absatz 2 Nummer 4 und Absatz 3 des Grundgesetzes erforderlich, da die in Artikel 7 des Abkommens vorgesehenen Vergünstigungen auch die Umsatzsteuer und die Biersteuer berühren, deren Aufkommen den Ländern ganz oder teilweise zufließt.

Zu Artikel 2

Die Bestimmung des Absatzes 1 entspricht dem Erfordernis des Artikels 82 Absatz 2 Satz 1 des Grundgesetzes.

Nach Absatz 2 ist der Zeitpunkt, zu dem das Abkommen vom 14. August 2017 zwischen der Bundesrepublik Deutschland und der Republik Mauritius nach seinem Artikel 24 Absatz 2 in Kraft tritt und das Abkommen vom 26. Februar 1974 zwischen der Regierung der Bundesrepublik und der Regierung von Mauritius über den Luftverkehr (BGBl. 1982 II S. 50, 51) nach seinem Artikel 23 außer Kraft tritt, im Bundesgesetzblatt bekannt zu geben.

Schlussbemerkung

Bund, Länder und Gemeinden werden durch die Ausführung des Gesetzes nicht mit Kosten belastet. Kosten entstehen durch das Gesetz weder bei Wirtschaftsunternehmen, insbesondere nicht bei mittelständischen Unternehmen, noch bei sozialen Sicherungssystemen. Vor diesem Hintergrund sind Auswirkungen auf Einzelpreise und das Preisniveau, insbesondere auf das Verbraucherpreisniveau, nicht zu erwarten.

Die Managementregeln und Indikatoren der nationalen Nachhaltigkeitsstrategie wurden geprüft. Das Gesetz berührt keine Aspekte einer nachhaltigen Entwicklung. Gleichstellungspolitische Auswirkungen sind nicht zu erwarten.

Vorabfassung - wird durch die lektorierte Fassung ersetzt.

Vorabfassung - wird durch die lektorierte Fassung ersetzt.

Abkommen zwischen der Bundesrepublik Deutschland und der Republik Mauritius über den Luftverkehr

Air Transport Agreement between the Federal Republic of Germany and the Republic of Mauritius

Inhaltsübersicht

Präambel

Artikel 1 Begriffsbestimmungen

Artikel 2 Gewährung von Verkehrsrechten

Artikel 3 Bezeichnung und Betriebsgenehmigungen für den internationalen Fluglinienverkehr

Artikel 4 Widerruf, Einschränkung oder Aussetzung der Betriebsgenehmigungen für den internationalen Fluglinienverkehr

Artikel 5 Gesetze, sonstige Vorschriften und Verfahren

Artikel 6 Gleichbehandlung bei den Entgelten

Artikel 7 Befreiung von Zöllen und sonstigen Abgaben

Artikel 8 Steuern vom Einkommen und vom Vermögen

Artikel 9 Transfer von Einkünften

Artikel 10 Grundsätze für den Betrieb des Fluglinienverkehrs

Artikel 11 Übermittlung von Betriebsangaben und Statistiken

Artikel 12 Tarife

Artikel 13 Gewerbliche Tätigkeiten

Artikel 14 Intermodal-Verkehr

Artikel 15 Anerkennung von Zeugnissen und Erlaubnisscheinen

Artikel 16 Luftverkehrssicherheit

Artikel 17 Luftsicherheit

Artikel 18 Überprüfung von Reisedokumenten und nicht einreiseberechtigten Personen

Artikel 19 Meinungsaustausch

Artikel 20 Konsultationen

Artikel 21 Beilegung von Streitigkeiten

Artikel 22 Mehrseitige Übereinkünfte

Artikel 23 Frühere Abkommen

Artikel 24 Ratifikation, Inkrafttreten, Geltungsdauer

Artikel 25 Registrierung bei der Internationalen Zivilluftfahrt-Organisation und bei den Vereinten Nationen

Artikel 26 Kündigung

Contents

Preamble

Article 1 Definitions

Article 2 Grant of Traffic Rights

Article 3 Designation and Operating Authorisations for International Air Services

Article 4 Revocation, Limitation or Suspension of Operating Authorisations for International Air Services

Article 5 Laws, Regulations and Procedures

Article 6 Non-discrimination in respect of Charges

Article 7 Exemption from Customs Duties and other Charges

Article 8 Taxes on Income and on Capital

Article 9 Transfer of Earnings

Article 10 Principles Governing the Operation of Air Services

Article 11 Communication of Operating Information and Statistics

Article 12 Tariffs

Article 13 Commercial Activities

Article 14 Intermodal Transport

Article 15 Recognition of Certificates and Licences

Article 16 Aviation Safety

Article 17 Aviation Security

Article 18 Examination of Travel Documents and of Inadmissible Persons

Article 19 Exchange of Views

Article 20 Consultations

Article 21 Settlement of Disputes

Article 22 Multilateral Conventions

Article 23 Previous Agreements

Article 24 Ratification, Entry into Force, Duration

Article 25 Registration with the International Civil Aviation Organization and with the United Nations

Article 26 Termination

Die Bundesrepublik Deutschland

und

die Republik Mauritius,

im Folgenden als „Vertragsparteien“ und einzeln als „Vertragspartei“ bezeichnet –

durch ihren Beitritt zum Abkommen vom 7. Dezember 1944 über die Internationale Zivilluftfahrt,

in dem Wunsch, ein Abkommen über die Einrichtung und den Betrieb des Fluglinienverkehrs zwischen ihren Hoheitsgebieten und darüber hinaus zu schließen –

sind wie folgt übereingekommen:

Artikel 1

Begriffsbestimmungen

Im Sinne dieses Abkommens, soweit sich aus dessen Wortlaut nichts anderes ergibt, gelten folgende Begriffsbestimmungen:

(1) Der Begriff „Zivilluftfahrt-Abkommen“ bedeutet das Abkommen vom 7. Dezember 1944 über die Internationale Zivilluftfahrt einschließlich aller nach dessen Artikel 90 angenommenen Anhänge und aller Änderungen der Anhänge oder des Abkommens selbst nach dessen Artikeln 90 und 94, soweit diese Anhänge und Änderungen für beide Vertragsparteien in Kraft getreten oder von ihnen ratifiziert worden sind;

(2) der Begriff „Luftfahrtbehörden“ bedeutet in Bezug auf die Bundesrepublik Deutschland das Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur, in Bezug auf die Republik Mauritius den mit der Verantwortung für die Zivilluftfahrt betrauten Minister oder in beiden Fällen jede andere Person oder Stelle, die zur Wahrnehmung der diesen Behörden obliegenden Aufgaben ermächtigt ist;

(3) der Begriff „bezeichnetes Unternehmen“ bedeutet jedes Luftfahrtunternehmen, das eine Vertragspartei der anderen Vertragspartei nach Artikel 3 schriftlich als ein Unternehmen bezeichnet hat, das auf den nach Artikel 2 Absatz 2 festgelegten Linien internationalen Fluglinienverkehr betreiben soll;

(4) der Begriff „EU-Verträge“ bedeutet den Vertrag über die Europäische Union und den Vertrag über die Arbeitsweise der Europäischen Union;

(5) die Begriffe „Hoheitsgebiet“, „Fluglinienverkehr“, „internationaler Fluglinienverkehr“ und „Landung zu nicht gewerblichen Zwecken“ haben im Sinne dieses Abkommens die in den Artikeln 2 und 96 des Zivilluftfahrt-Abkommens festgelegte Bedeutung;

(6) der Begriff „Tarif“ bedeutet den Preis, der für die internationale Beförderung (das heißt die Beförderung zwischen Punkten in den Hoheitsgebieten von zwei oder mehr Staaten) von Fluggästen, Gepäck oder Fracht (ausgenommen Post) zu berechnen ist, und die Bedingungen, zu denen diese Preise anzuwenden sind;

(7) der Begriff „Abkommen“ bedeutet dieses Abkommen sowie jede Änderung desselben;

(8) der Begriff „vereinbarte Dienste“ bedeutet den planmäßigen internationalen Fluglinienverkehr zur Beförderung von Fluggästen, Gepäck, Fracht und Post in Übereinstimmung mit den vereinbarten Kapazitätsrahmen auf den Linien, über die sich die Luftfahrtbehörden verständigen müssen;

(9) der Begriff „Beförderungsangebot“ bedeutet den nach dem Abkommen erbrachten Umfang an Diensten, normalerweise gemessen an der Zahl der Flüge (Frequenzen) oder Sitzplätze oder Frachttonnen, die in einem Markt (Städtepaar oder Land-zu-Land) oder auf einer Strecke innerhalb einer bestimmten Zeitspanne, zum Beispiel pro Tag, Woche, Saison oder Jahr, angeboten werden.

The Federal Republic of Germany

and

the Republic of Mauritius,

hereinafter referred to as the “Contracting Parties” and in singular as a “Contracting Party”,

Through their Accession to the Convention on International Civil Aviation of 7 December 1944,

Desiring to conclude an agreement concerning the establishment and operation of air services between and beyond their territories,

Have agreed as follows:

Article 1

Definitions

For the purposes of this Agreement, unless the text otherwise requires:

(1) the term “the Convention” means the Convention on International Civil Aviation of 7 December 1944, including any Annexes adopted under Article 90 of that Convention and any amendment to the Annexes or to the Convention itself under Articles 90 and 94 thereof in so far as those Annexes and amendments have become effective for or have been ratified by both Contracting Parties;

(2) the term “aeronautical authorities” means in the case of the Federal Republic of Germany, the Federal Ministry of Transport and Digital Infrastructure; in the case of the Republic of Mauritius, the Minister charged with the responsibility for civil aviation; or in both cases any other person or agency authorised to perform the functions incumbent upon the said authorities;

(3) the term “designated airline” means any airline that either Contracting Party has designated in writing to the other Contracting Party in accordance with Article 3 of this Agreement as being an airline which is to operate international air services on the routes specified in conformity with Article 2 (2) of this Agreement;

(4) the term “EU Treaties” means the Treaty on European Union and the Treaty on the Functioning of the European Union;

(5) the terms “territory”, “air service”, “international air service” and “stop for non-traffic purposes” have, for the purposes of this Agreement, the meaning laid down in Articles 2 and 96 of the Convention;

(6) the term “tariff” means the price to be charged for the international carriage (i.e. carriage between points in the territories of two or more States) of passengers, baggage or cargo (excluding mail) and the conditions under which those prices apply;

(7) the term “Agreement” means this Agreement, and any amendments to the Agreement;

(8) the term “agreed services” means scheduled international air services on the routes to be agreed between the aeronautical authorities for the transport of passengers, baggage, cargo and mail in accordance with agreed capacity entitlements;

(9) the term “capacity” means the amount of services provided under the Agreement, usually measured in the number of flights (frequencies) or seats or tons of cargo offered in a market (city pair, or country to country) or on a route during a specific period, such as daily, weekly, seasonally or annually.

Vorabfassung - wird durch die lektorierte Fassung ersetzt.

Artikel 2

Gewährung von Verkehrsrechten

(1) Eine Vertragspartei gewährt der anderen Vertragspartei zum Betrieb des internationalen Fluglinienverkehrs durch die bezeichneten Unternehmen das Recht,

a) ihr Hoheitsgebiet ohne Landung zu überfliegen;

b) in ihrem Hoheitsgebiet zu nicht gewerblichen Zwecken zu landen;

c) in ihrem Hoheitsgebiet an den genannten Punkten auf den nach Absatz 2 festgelegten Linien zu landen, um Fluggäste, Gepäck, Fracht und Post gewerblich aufzunehmen und abzusetzen.

(2) Die Linien, auf denen die bezeichneten Unternehmen der Vertragsparteien internationalen Fluglinienverkehr (Start- und Landepunkte in den Hoheitsgebieten der beiden Vertragsparteien, der Zwischenlandepunkte und der jenseitigen Landepunkte) betreiben dürfen, sind gemeinsam in einem Fluglinienplan festzulegen, über den sich die Luftfahrtbehörden der zwei Vertragsparteien verständigen müssen.

(3) Die über die in Absatz 1 genannten hinausgehenden Verkehrsrechte werden nur aufgrund besonderer Vereinbarungen zwischen den Luftfahrtbehörden beider Vertragsparteien gewährt.

Article 2

Grant of Traffic Rights

(1) Each Contracting Party shall grant to the other Contracting Party for the purpose of operating international air services by designated airlines the right:

a) to fly across its territory without landing;

b) to land in its territory for non-traffic purposes;

c) to land in its territory at the points named on the routes specified in accordance with paragraph 2 below in order to take on or discharge passengers, baggage, cargo and mail on a commercial basis.

(2) The routes over which the designated airline(s) of the Contracting Parties will be authorised to operate international air services (points of departure and arrival in the territories of the two Contracting Parties, intermediate points and points of arrival beyond) are to be laid down jointly in a Route Schedule to be agreed between the aeronautical authorities of the two Contracting Parties.

(3) Traffic rights exceeding those mentioned in paragraph 1 above shall only be granted on the basis of special agreements between the aeronautical authorities of both Contracting Parties.

Artikel 3

Bezeichnung und Betriebsgenehmigungen für den internationalen Fluglinienverkehr

(1) Der internationale Fluglinienverkehr auf den nach Artikel 2 Absatz 2 festgelegten Linien kann jederzeit aufgenommen werden, wenn

a) die Vertragspartei, der die in Artikel 2 Absatz 1 genannten Rechte gewährt werden, ein oder mehrere Unternehmen schriftlich bezeichnet hat und

b) die Vertragspartei, die diese Rechte gewährt, dem oder den bezeichneten Unternehmen die Genehmigung erteilt hat, den Fluglinienverkehr zu eröffnen.

(2) Bei Erhalt einer solchen Bezeichnung erteilt die andere Vertragspartei mit der geringstmöglichen Verzögerung die entsprechenden Genehmigungen und Erlaubnisse, sofern

a) im Fall eines von der Bundesrepublik Deutschland bezeichneten Unternehmens

   i) dieses Unternehmen nach den EU-Verträgen im Hoheitsgebiet der Bundesrepublik Deutschland niedergelassen ist und über eine gültige Betriebsgenehmigung nach dem Recht der Europäischen Union verfügt und

   ii) der für die Ausstellung des Luftverkehrsbetreiberzeugnisses zuständige Mitgliedstaat der Europäischen Union eine wirksame gesetzliche Kontrolle über das Unternehmen ausübt und diese aufrechterhält und die zuständige Luftfahrtbehörde in der Bezeichnung eindeutig angegeben ist und

   iii) sich das Unternehmen unmittelbar oder über Mehrheitsbeteiligung im Eigentum von Mitgliedstaaten der Europäischen Union oder der Europäischen Freihandelsassoziation und/oder Angehörigen solcher Staaten befindet und von diesen wirksam kontrolliert wird,

b) im Fall eines von der Republik Mauritius bezeichneten Unternehmens

   i) dieses Unternehmen im Hoheitsgebiet der Republik Mauritius niedergelassen und nach dem geltenden Recht der Republik Mauritius zugelassen ist und

   ii) die Republik Mauritius eine wirksame gesetzliche Kontrolle über das Unternehmen ausübt und aufrechterhält und

Article 3

Designation and Operating Authorisations for International Air Services

(1) The international air services on the routes specified in accordance with Article 2 (2) of this Agreement may be started at any time, provided that:

a) the Contracting Party to whom the rights specified in Article 2 (1) of this Agreement are granted has designated one or several airlines in writing; and

b) the Contracting Party granting these rights has authorised the designated airline or airlines to initiate the air services.

(2) On receipt of such a designation, the other Contracting Party shall grant the appropriate authorisations and permissions with minimum procedural delay, provided that:

a) in the case of an airline designated by the Federal Republic of Germany:

   i) the airline is established in the territory of the Federal Republic of Germany under the EU Treaties and has a valid Operating Licence in accordance with European Union law; and

   ii) effective regulatory control of the airline is exercised and maintained by the European Union Member State responsible for issuing its Air Operator's Certificate and the relevant aeronautical authority is clearly identified in the designation; and

   iii) the airline is owned, directly or through majority ownership, and it is effectively controlled by Member States of the European Union or the European Free Trade Association and/or by nationals of such states;

b) in the case of an airline designated by the Republic of Mauritius:

   i) the airline is established in the territory of the Republic of Mauritius and is licensed in accordance with the applicable law of the Republic of Mauritius; and

   ii) the Republic of Mauritius has and maintains effective regulatory control of the airline; and

Vorabfassung - wird durch die lektorierte Fassung ersetzt.

iii) sich das Unternehmen unmittelbar oder über Mehrheitsbeteiligung im Eigentum der Republik Mauritius und/oder deren Staatsangehörigen befindet und von dieser und/oder diesen wirksam kontrolliert wird

und

c) das bezeichnete Unternehmen auf Verlangen der anderen Vertragspartei nachweist, dass es in der Lage ist, den Erfordernissen zu entsprechen, die nach den im Hoheitsgebiet dieser Vertragspartei geltenden Gesetzen und sonstigen Vorschriften für den Betrieb des internationalen Luftverkehrs zu erfüllen sind.

(3) Eine Vertragspartei kann nach Maßgabe der Absätze 1 und 2 ein von ihr bezeichnetes Unternehmen durch ein anderes Unternehmen ersetzen. Das neu bezeichnete Unternehmen genießt die gleichen Rechte und unterliegt den gleichen Verpflichtungen wie das Unternehmen, an dessen Stelle es getreten ist.

Artikel 4

**Widerruf,
Einschränkung oder Aussetzung
der Betriebsgenehmigungen
für den internationalen Fluglinienverkehr**

(1) Betriebsgenehmigungen für den internationalen Fluglinienverkehr oder technische Erlaubnisse für ein von einer Vertragspartei bezeichnetes Unternehmen können von der jeweils anderen Vertragspartei widerrufen, ausgesetzt oder eingeschränkt werden, wenn

a) im Fall eines von der Bundesrepublik Deutschland bezeichneten Unternehmens

i) dieses Unternehmen nicht nach den EU-Verträgen im Hoheitsgebiet der Bundesrepublik Deutschland niedergelassen ist oder über keine gültige Betriebsgenehmigung nach dem Recht der Europäischen Union verfügt oder

ii) der für die Ausstellung des Luftverkehrsbetreiberzeugnisses zuständige Mitgliedstaat der Europäischen Union keine wirksame gesetzliche Kontrolle über das Unternehmen ausübt oder diese nicht aufrechterhält oder die zuständige Luftfahrtbehörde in der Bezeichnung nicht eindeutig angegeben ist oder

iii) sich das Unternehmen nicht unmittelbar oder über Mehrheitsbeteiligung im Eigentum von Mitgliedstaaten der Europäischen Union oder der Europäischen Freihandelsassoziation und/oder Angehörigen solcher Staaten befindet oder von diesen nicht wirksam kontrolliert wird,

b) im Fall eines von der Republik Mauritius bezeichneten Unternehmens

i) dieses Unternehmen nicht im Hoheitsgebiet der Republik Mauritius niedergelassen oder nicht nach dem geltenden Recht der Republik Mauritius zugelassen ist oder

ii) die Republik Mauritius keine wirksame gesetzliche Kontrolle über das Unternehmen ausübt oder diese nicht aufrechterhält oder

iii) sich das Unternehmen nicht unmittelbar oder über Mehrheitsbeteiligung im Eigentum der Republik Mauritius und/oder deren Staatsangehörigen befindet oder von dieser und/oder diesen nicht wirksam kontrolliert wird

oder

c) das bezeichnete Unternehmen die in Artikel 5 genannten Gesetze und sonstigen Vorschriften nicht einhält.

(2) Vor dem Widerruf, der Aussetzung oder der Einschränkung der Genehmigung werden Konsultationen nach Artikel 20 durchgeführt, es sei denn, dass zur Vermeidung weiterer Verstöße gegen Gesetze oder sonstige Vorschriften eine sofortige Einstellung des Betriebs oder sofortige Einschränkungen erforderlich sind.

iii) the airline is owned, directly or through majority ownership, and it is effectively controlled by the Republic of Mauritius and/or by its nationals;

and

c) the designated airline proves upon request of the other Contracting Party that it is qualified to meet the requirements to be fulfilled for the operation of international air transport under the laws and regulations applicable in the territory of that Contracting Party.

(3) Either Contracting Party shall have the right to replace, subject to the provisions of paragraphs 1 and 2 above, an airline it has designated by another airline. The newly designated airline shall have the same rights and be subject to the same obligations as the airline which it replaces.

Article 4

**Revocation,
Limitation or Suspension
of Operating Authorisations
for International Air Services**

(1) Either Contracting Party may revoke, suspend or limit the operating authorisations for international air services or technical permissions of an airline designated by the other Contracting Party where:

a) in the case of an airline designated by the Federal Republic of Germany:

i) the airline is not established in the territory of the Federal Republic of Germany under the EU Treaties or does not have a valid Operating Licence in accordance with European Union law; or

ii) effective regulatory control of the airline is not exercised or maintained by the European Union Member State responsible for issuing its Air Operators Certificate or the relevant aeronautical authority is not clearly identified in the designation; or

iii) the airline is not owned, directly or through majority ownership, or it is not effectively controlled by Member States of the European Union or the European Free Trade Association and/or by nationals of such states;

b) in the case of an airline designated by the Republic of Mauritius:

i) the airline is not established in the territory of the Republic of Mauritius or is not licensed in accordance with the applicable law of the Republic of Mauritius; or

ii) the Republic of Mauritius does not have or is not maintaining effective regulatory control of the airline; or

iii) the airline is not owned, directly or through majority ownership, or it is not effectively controlled by the Republic of Mauritius and/or by its nationals;

or

c) the designated airline does not comply with the laws and regulations referred to in Article 5 of this Agreement.

(2) Such revocation, suspension or limitation of the authorisation shall be preceded by consultations as provided for in Article 20 of this Agreement, unless an immediate suspension of operations or immediate limitations are necessary to avoid further infringements of laws or regulations.

Vorabfassung - wird durch die lektorierte Fassung ersetzt.

Artikel 5

**Gesetze,
sonstige Vorschriften und Verfahren**

(1) Die Gesetze, sonstigen Vorschriften und Verfahren einer Vertragspartei über den Einflug von im internationalen Luftverkehr eingesetzten Luftfahrzeugen in ihr Hoheitsgebiet, deren Aufenthalt dort und deren Ausflug von dort oder über den Betrieb und die Navigation solcher Luftfahrzeuge sind von den bezeichneten Unternehmen der anderen Vertragspartei beim Ein- und Ausflug sowie während des Aufenthalts in diesem Hoheitsgebiet einzuhalten.

(2) Die Gesetze, sonstigen Vorschriften und Verfahren einer Vertragspartei betreffend Pässe oder andere anerkannte und genehmigte Reisedokumente, Einreise in ihr Hoheitsgebiet sowie Aufenthalt in und Ausreise aus demselben einschließlich Zollabfertigung und Quarantäne sind beim Einflug in das Hoheitsgebiet dieser Vertragspartei durch die – oder im Namen der – von den Luftfahrzeugen der bezeichneten Unternehmen der anderen Vertragspartei beförderten Besatzungen, Fluggäste, Fracht- und Postsendungen einzuhalten.

(3) Die Absätze 1 und 2 gelten im Hoheitsgebiet der Bundesrepublik Deutschland auch für Rechtsvorschriften der Europäischen Union.

Artikel 6

Gleichbehandlung bei den Entgelten

(1) Die Gebühren und Entgelte, die im Hoheitsgebiet einer Vertragspartei für die Nutzung der Flughäfen, der Flugsicherung und anderer Luftfahrteinrichtungen durch die Luftfahrzeuge jedes bezeichneten Unternehmens der anderen Vertragspartei erhoben werden, dürfen nicht höher sein als die Gebühren und Entgelte, die für Luftfahrzeuge eines Unternehmens in ähnlichem internationalen Fluglinienverkehr im Hoheitsgebiet der erstgenannten Vertragspartei erhoben werden.

(2) Die Gebühren und Entgelte für die Nutzung der Flughäfen, der Flugsicherung oder anderer Luftfahrtdienste und -einrichtungen oder ähnliche Gebühren, Entgelte oder sonstige Abgaben, beispielsweise für die Abfertigung von Fluggästen, Gepäck und Fracht sowie die Abfertigung von Luftfahrzeugen an Flughäfen mit nur einem Anbieter derartiger Dienste, die im Zusammenhang mit dem Betrieb des internationalen Fluglinienverkehrs erhoben werden, müssen kostenbezogen und dürfen nicht diskriminierend sein. Jede Vertragspartei bemüht sich nach besten Kräften, dafür zu sorgen, dass die zuständigen Behörden oder Stellen und die Unternehmen diejenigen Informationen austauschen, die erforderlich sind, um eine genaue Überprüfung der Angemessenheit der Entgelte nach den Grundsätzen der Absätze 1 und 2 zu ermöglichen.

(3) Jede Vertragspartei stellt sicher, dass zwischen den für die Erhebung der Flughafenentgelte und Flugsicherungsgebühren zuständigen Stellen in ihrem Hoheitsgebiet und den bezeichneten Unternehmen, welche die Dienste und Einrichtungen nutzen, Konsultationen stattfinden. In diesen Konsultationen werden transparent und nachvollziehbar die Kostenbezogenheit und der nicht diskriminierende Charakter der Entgelte deutlich, insbesondere dann, wenn Änderungen der Flughafenentgelte und Flugsicherungsgebühren vorgeschlagen werden. Die Nutzer werden in diesem Fall von den zuständigen Stellen innerhalb einer angemessenen Frist über Vorschläge zur Änderung der Entgelte unterrichtet, um den zuständigen Stellen die Möglichkeit zu geben, die von den Nutzern geäußerten Meinungen zu berücksichtigen. Bei der Bemessung einer angemessenen Frist für Vorschläge zur Änderung der Entgelte beachten beide Vertragsparteien die von der Internationalen Zivilluftfahrt-Organisation herausgegebenen Empfehlungen zur Durchführung von Konsultationen in der jeweils geltenden Fassung.

(4) Die Entgelte, Gebühren und sonstigen Abgaben sind nach Möglichkeit in der jeweiligen Landeswährung oder andernfalls in einer frei konvertierbaren Währung anzugeben und zu entrichten.

Article 5

**Laws,
Regulations and Procedures**

(1) The laws, regulations and procedures of either Contracting Party relating to the entry into, departure from or stay in its territory of aircraft engaged in international air transport, or to the operation and navigation of such aircraft, shall be complied with by the designated airlines of the other Contracting Party upon their entry into, departure from, or while within the said territory.

(2) The laws, regulations and procedures of either Contracting Party relating to passports or other recognized and approved travel documents, to entry, stay in and departure from its territory including customs clearance and quarantine shall be complied with by or on behalf of crews, passengers, cargo and mail carried by aircraft of the designated airlines of the other Contracting Party upon their entrance into the territory of the said Contracting Party.

(3) In the territory of the Federal Republic of Germany, paragraphs 1 and 2 also apply to the legislation of the European Union.

Article 6

Non-discrimination in respect of Charges

(1) The fees and charges levied in the territory of either Contracting Party for the use of airports, air traffic control services and other aviation facilities by the aircraft of any designated airline of the other Contracting Party shall not be higher than those charged for aircraft of an airline engaged in similar international air services in the territory of the first Contracting Party.

(2) The fees and charges for the use of airports, air traffic control services or any other aviation services and facilities or any similar charges, fees or payments such as handling passengers, baggage and cargo and handling aircraft at airports with only one supplier of such services, levied in connection with the operation of international air services shall be cost-related and non-discriminatory. Each Contracting Party shall use its best endeavours to see to it that the competent authorities or bodies and the airlines exchange such information as is necessary to permit an accurate review of the reasonableness of the charges in accordance with the principles enunciated in paragraphs 1 and 2 of this Article.

(3) Either Contracting Party shall ensure consultations between the bodies in its territory which are competent for levying the airport and air traffic control charges and the designated airlines which use the services and facilities. These consultations shall show the cost-related and non-discriminatory nature of the charges in a transparent and comprehensible manner, especially when changes of the airport and air traffic control charges are proposed. In this case the competent bodies shall inform the users within a reasonable period of time on proposals to amend the charges to give the competent bodies the possibility of taking account of the opinions expressed by the users. When setting an appropriate deadline on proposals to amend the charges both Contracting Parties shall observe the recommendations on the conduct of consultations issued by the International Civil Aviation Organisation as amended.

(4) The charges, fees and payments shall be expressed and payable to the extent possible in local currency or else in a freely convertible currency.

Vorabfassung - wird durch die lektorierte Fassung ersetzt.

Artikel 7

Befreiung von Zöllen und sonstigen Abgaben

(1) Die von einem bezeichneten Unternehmen der einen Vertragspartei verwendeten Luftfahrzeuge, die in das Hoheitsgebiet der anderen Vertragspartei einfliegen und aus ihm wieder ausfliegen oder es durchfliegen, einschließlich der an Bord befindlichen Treibstoffe, Schmieröle und anderen verbrauchbaren technischen Vorräte in den Tanks oder anderen Behältnissen im Luftfahrzeug (zum Beispiel Hydraulikflüssigkeit oder Kühlflüssigkeit), Ersatzteile, üblichen Ausrüstungsgegenstände und Bordvorräte, die zur Verwendung in Zusammenhang mit der Erbringung der vereinbarten Dienste bestimmt sind, bleiben frei von Zöllen und sonstigen bei der Einfuhr, Ausfuhr oder Durchfuhr von Waren erhobenen Abgaben. Das gilt auch für an Bord der Luftfahrzeuge befindliche Waren, die auf dem Flug über dem Hoheitsgebiet der anderen Vertragspartei verbraucht werden.

(2) Treibstoffe, Schmieröle und andere verbrauchbare technische Vorräte (zum Beispiel Enteisungsflüssigkeit), Ersatzteile, übliche Ausrüstungsgegenstände und Bordvorräte, die in das Hoheitsgebiet der einen Vertragspartei vorübergehend eingeführt werden, um dort

a) unmittelbar oder nach Lagerung verbraucht zu werden oder

b) in die Luftfahrzeuge eines bezeichneten Unternehmens der anderen Vertragspartei eingebaut oder sonst an Bord genommen zu werden oder

c) aus dem Hoheitsgebiet der erstgenannten Vertragspartei auf andere Weise wieder ausgeführt zu werden,

bleiben frei von den in Absatz 1 genannten Zöllen und sonstigen Abgaben. Beförderungsdokumente eines bezeichneten Unternehmens der einen Vertragspartei bleiben bei der Einfuhr in das Hoheitsgebiet der anderen Vertragspartei ebenfalls von den in Absatz 1 genannten Zöllen und sonstigen Abgaben frei.

(3) Treibstoffe, Schmieröle und andere verbrauchbare technische Vorräte, die im Hoheitsgebiet der einen Vertragspartei an Bord der Luftfahrzeuge eines bezeichneten Unternehmens der anderen Vertragspartei genommen und im internationalen Flugliniенverkehr verwendet werden, bleiben frei von den in Absatz 1 genannten Zöllen und sonstigen Abgaben und von etwaigen besonderen Verbrauchsabgaben. Satz 1 hindert die Bundesrepublik Deutschland nicht daran, die in Absatz 1 genannten Steuern und sonstigen Abgaben in nicht diskriminierender Weise auf Treibstoffe zu erheben, die in ihrem Hoheitsgebiet für den Verbrauch in einem Luftfahrzeug eines bezeichneten Unternehmens der Republik Mauritius an Bord genommen werden, das zwischen einem Punkt im Hoheitsgebiet der Bundesrepublik Deutschland und einem anderen Punkt im Hoheitsgebiet der Bundesrepublik Deutschland oder einem Punkt im Hoheitsgebiet eines anderen Mitgliedstaats der Europäischen Union verkehrt.

(4) Eine Vertragspartei kann die in den Absätzen 1 bis 3 genannten Waren unter Zollüberwachung halten.

(5) Jede Vertragspartei gewährt für Gegenstände und Dienstleistungen, die einem bezeichneten Unternehmen der anderen Vertragspartei geliefert beziehungsweise erbracht und für Zwecke seines Geschäftsbetriebs verwendet werden, auf der Grundlage der Gegenseitigkeit eine Entlastung von der Umsatzsteuer oder von ähnlichen indirekten Steuern. Die Steuerentlastung kann durch eine Befreiung oder Erstattung erfolgen.

Artikel 8

Steuern vom Einkommen und vom Vermögen

Das geltende Abkommen zwischen der Bundesrepublik Deutschland und der Republik Mauritius zur Vermeidung der Doppelbesteuerung auf dem Gebiet der Steuern vom Einkommen und vom Vermögen bleibt unberührt.

Article 7

Exemption from Customs Duties and other Charges

(1) Aircraft operated by any designated airline of either Contracting Party and entering, departing again from, or flying across the territory of the other Contracting Party, as well as fuel, lubricants and other consumable technical supplies contained in the tanks or other receptacles on the aircraft (e.g. hydraulic fluid or cooling fluid), spare parts, regular equipment and aircraft stores on board such aircraft intended for use in connection with the operation of the agreed services, shall be exempt from customs duties and other charges levied on the occasion of importation, exportation or transit of goods. This shall also apply to goods on board the aircraft consumed during the flight across the territory of the latter Contracting Party.

(2) Fuel, lubricants and other consumable technical supplies (e.g. de-icing fluid), spare parts, regular equipment and aircraft stores temporarily imported into the territory of either Contracting Party, there to be:

a) immediately or after storage consumed or

b) installed in or otherwise taken on board the aircraft of a designated airline of the other Contracting Party, or

c) to be otherwise exported again from the territory of the former Contracting Party,

shall be exempt from the customs duties and other charges mentioned in paragraph 1 above. Transport documents of any designated airline of one Contracting Party shall, on the occasion of importation into the territory of the other Contracting Party, likewise be exempt from the customs duties and other charges mentioned in paragraph 1 above.

(3) Fuel, lubricants and other consumable technical supplies taken on board the aircraft of any designated airline of either Contracting Party in the territory of the other Contracting Party and used in international air services shall be exempt from the customs duties and other charges mentioned in paragraph 1 above, as well as from any other special consumption charges. Sentence 1 shall not prevent the Federal Republic of Germany from levying on a non-discriminatory basis the taxes and other charges mentioned in paragraph 1 on fuel taken on board in its territory for use in an aircraft of a designated airline of the Republic of Mauritius that operates between a point in the territory of the Federal Republic of Germany and another point in the territory of the Federal Republic of Germany or in the territory of another European Union Member State.

(4) Either Contracting Party may keep the goods mentioned in paragraphs 1 to 3 above under customs supervision.

(5) Each Contracting Party shall, on a reciprocal basis, grant relief from turnover tax or similar indirect taxes on goods and services supplied to any airline designated by the other Contracting Party and used for the purposes of its business. The tax relief may take the form of an exemption or a refund.

Article 8

Taxes on Income and on Capital

The provisions of the agreement that applies between the Federal Republic of Germany and the Republic of Mauritius for the avoidance of double taxation with respect to taxes on income and on capital shall remain unaffected.

Vorabfassung - wird durch die lektorierte Fassung ersetzt.

Artikel 9

Transfer von Einkünften

Vorbehaltlich des innerstaatlichen Rechts gewährt jede Vertragspartei jedem bezeichneten Unternehmen der anderen Vertragspartei das Recht, die durch den Verkauf von Beförderungsdiensten im Luftverkehr im Hoheitsgebiet der anderen Vertragspartei erzielten Einkünfte jederzeit, auf jede Weise, frei und ohne Beschränkung in jeder frei konvertierbaren Währung zum offiziellen Wechselkurs an seine Hauptniederlassung zu transferieren.

Article 9

Transfer of Earnings

Subject to domestic law, each Contracting Party shall grant to any airline designated by the other Contracting Party the right to remit to its head office at any time, in any way, freely and without restrictions, in any freely convertible currency and at the official rate of exchange, the revenue realized through the sale of air transport services in the territory of the other Contracting Party.

Artikel 10

Grundsätze für den Betrieb des Fluglinienverkehrs

(1) Jedem bezeichneten Unternehmen jeder Vertragspartei wird in billiger und gleicher Weise Gelegenheit gegeben, den Fluglinienverkehr auf den nach Artikel 2 Absatz 2 festgelegten Linien zu betreiben.

(2) Beim Betrieb des internationalen Fluglinienverkehrs auf den nach Artikel 2 Absatz 2 festgelegten Linien nimmt jedes bezeichnete Unternehmen einer Vertragspartei auf die Interessen jedes bezeichneten Unternehmens der anderen Vertragspartei Rücksicht, damit der von diesen Unternehmen auf den gleichen Linien oder Teilen derselben betriebene Fluglinienverkehr nicht ungebührlich beeinträchtigt wird.

(3) Der internationale Fluglinienverkehr auf den nach Artikel 2 Absatz 2 festgelegten Linien dient vor allem dazu, ein Beförderungsangebot bereitzustellen, das der voraussehbaren Verkehrsnachfrage nach und von dem Hoheitsgebiet der Vertragspartei entspricht, welche die Unternehmen bezeichnet hat. Das Recht dieser Unternehmen, Beförderungen zwischen den im Hoheitsgebiet der anderen Vertragspartei gelegenen Punkten einer nach Artikel 2 Absatz 2 festgelegten Linie und Punkten in dritten Staaten auszuführen, wird im Interesse einer geordneten Entwicklung des internationalen Luftverkehrs so ausgeübt, dass das Beförderungsangebot angepasst ist

a) an die Verkehrsnachfrage nach und von dem Hoheitsgebiet der Vertragspartei, welche die Unternehmen bezeichnet hat,

b) an die in den durchflogenen Gebieten bestehende Verkehrsnachfrage unter Berücksichtigung des inländischen und regionalen Fluglinienverkehrs und

c) an die Erfordernisse eines wirtschaftlichen Betriebs der Linien des Durchgangsverkehrs.

(4) Das Beförderungsangebot und die Frequenz der von den bezeichneten Unternehmen jeder Vertragspartei zu erbringenden Dienste werden gemeinsam durch die Luftfahrtbehörden beider Vertragsparteien nach den Grundsätzen dieses Artikels festgelegt.

(5) Die Luftfahrtbehörden der Vertragsparteien sollen sich bemühen, eine zufriedenstellende Regelung bezüglich des Beförderungsangebots und der Frequenzen zu erreichen.

Article 10

Principles Governing the Operation of Air Services

(1) There shall be fair and equal opportunity for the designated airlines of both Contracting Parties to operate air services on the routes specified in accordance with Article 2 (2) of this Agreement.

(2) In the operation of international air services on the routes specified in accordance with Article 2 (2) of this Agreement, any designated airline of either Contracting Party shall take account of the interests of any designated airline of the other Contracting Party so as not to affect unduly the air services which the latter airline operates over the same routes or parts thereof.

(3) The international air services on the routes specified in accordance with Article 2 (2) of this Agreement shall have as their primary objective the provision of capacity commensurate with the foreseeable traffic demand to and from the territory of the Contracting Party designating the airlines. The right of such airlines to carry traffic between points of a route specified in accordance with Article 2 (2) of this Agreement which are located in the territory of the other Contracting Party and points in third countries shall be exercised, in the interests of an orderly development of international air transport, in such a way that capacity is related to:

a) the traffic demand to and from the territory of the Contracting Party designating the airlines;

b) the traffic demand existing in the areas through which the air services pass, taking account of national and regional air services and

c) the requirements of an economical operation through traffic routes.

(4) The capacity and frequency of services to be operated by the designated airlines of each Contracting Party shall be agreed upon between the aeronautical authorities of both Contracting parties on the basis of the principles enshrined in this Article.

(5) The aeronautical authorities of the Contracting Parties should endeavour to reach a satisfactory arrangement regarding transport capacity and frequencies.

Artikel 11

Übermittlung von Betriebsangaben und Statistiken

(1) Jedes bezeichnete Unternehmen teilt den Luftfahrtbehörden der Vertragsparteien spätestens einen Monat vor Aufnahme des Fluglinienverkehrs auf den nach Artikel 2 Absatz 2 festgelegten Linien die Art der Dienste, die vorgesehenen Luftfahrzeugmuster und die Flugpläne mit. Kurzfristige Änderungen sind unverzüglich mitzuteilen.

(2) Die Luftfahrtbehörden der einen Vertragspartei stellen den Luftfahrtbehörden der anderen Vertragspartei auf Ersuchen alle regelmäßigen oder sonstigen statistischen Unterlagen der bezeichneten Unternehmen zur Verfügung, die vernünftigerweise angefordert werden können, um das von jedem bezeichneten Unternehmen der erstgenannten Vertragspartei auf den nach

Article 11

Communication of Operating Information and Statistics

(1) Each designated airline shall communicate to the aeronautical authorities of the Contracting Parties at the latest one month prior to the initiation of air services on the routes specified in accordance with Article 2 (2) of the type of service, the types of aircraft to be used and the flight schedules. Changes made at short notice are to be notified without undue delay.

(2) The aeronautical authorities of either Contracting Party shall furnish to the aeronautical authorities of the other Contracting Party at their request such periodic or other statistical data of the designated airlines as may be reasonably required for the purpose of reviewing the capacity provided by any designated airline of the first Contracting Party on the routes specified in

Vorabfassung - wird durch die lektorierte Fassung ersetzt.

Artikel 2 Absatz 2 festgelegten Linien bereitgestellte Beförderungsangebot zu überprüfen. Diese Unterlagen müssen alle Angaben enthalten, die zur Feststellung des Umfangs sowie der Herkunft und Bestimmung des Verkehrs erforderlich sind.

accordance with Article 2 (2) of this Agreement. Such data shall include all information required to determine the amount of traffic carried and the origins and destinations of such traffic.

Artikel 12

Tarife

(1) Die von den bezeichneten Unternehmen einer Vertragspartei anzuwendenden Tarife für die internationale Beförderung im Rahmen der nach diesem Abkommen erbrachten Dienste werden unter gebührender Berücksichtigung aller wesentlichen Faktoren, darunter die Betriebskosten, die Dienstmerkmale, die Interessen der Nutzer, ein angemessener Gewinn und sonstige Markterwägungen, in angemessener Höhe frei festgelegt.

(2) Jede Vertragspartei kann verlangen, dass die Tarife, die von bezeichneten Unternehmen der anderen Vertragspartei für die Beförderung in ihr oder aus ihrem Hoheitsgebiet angewandt werden, ihren Luftfahrtbehörden mitgeteilt oder vorgelegt werden. Die Mitteilung oder Vorlage durch die bezeichneten Unternehmen einer jeden Vertragspartei kann frühestens dreißig (30) Werktage vor dem vorgeschlagenen Tag des Wirksamwerdens verlangt werden. In Einzelfällen kann eine kurzfristigere Mitteilung oder Vorlage als üblicherweise erforderlich gestattet werden.

(3) Unbeschadet des für jede Vertragspartei geltenden Wettbewerbs- und Verbraucherschutzrechts ergreift keine Vertragspartei einseitige Schritte, um die Ein- oder Weiterführung eines gültigen Tarifs zu verhindern, dessen Anwendung von einem bezeichneten Unternehmen der anderen Vertragspartei für den internationalen Luftverkehr im Rahmen der nach diesem Abkommen erbrachten Dienste vorgeschlagen wurde beziehungsweise der durch ein solches Unternehmen hierfür angewandt wird. Ein Eingreifen der Vertragsparteien beschränkt sich auf

a) die Verhinderung unangemessen diskriminierender Preise oder Vorgehensweisen,

b) den Schutz der Verbraucher vor unangemessen hohen oder restriktiven Preisen aufgrund des Missbrauchs einer beherrschenden Stellung,

c) den Schutz der Unternehmen vor Preisen, die aufgrund direkter oder indirekter Subventionen oder Unterstützung künstlich niedrig gehalten werden und

d) den Schutz der Unternehmen vor künstlich niedrigen Preisen, die nachweislich der Ausschaltung des Wettbewerbs dienen.

(4) Unbeschadet des Absatzes 3 können die Luftfahrtbehörden beider Vertragsparteien die von den bezeichneten Unternehmen vorgelegten Tarife ausdrücklich genehmigen. Sind diese Luftfahrtbehörden der Auffassung, dass ein bestimmter Tarif unter die in Absatz 3 Buchstaben a bis d genannten Kategorien fällt, so teilen sie ihre Beanstandungen unter Angabe von Gründen schnellstmöglich den Luftfahrtbehörden der anderen Vertragspartei sowie dem betroffenen Unternehmen mit, keinesfalls jedoch später als dreißig (30) Werktage nach dem Tag der Vorlage des betreffenden Tarifs. Der bis zu diesem Zeitpunkt angewandte Tarif, der durch den neuen Tarif ersetzt werden sollte, findet weiterhin Anwendung. Teilt die andere Vertragspartei diese Auffassung nicht, so kann sie Konsultationen beantragen, die innerhalb von dreißig (30) Werktagen nach Antragstellung stattfinden müssen; beide Vertragsparteien bemühen sich, eine zufriedenstellende Regelung zu erreichen.

Article 12

Tariffs

(1) The tariffs to be charged by the designated airlines of each Contracting Party for the international carriage in the services provided under this Agreement shall be freely established at reasonable levels, due regard being paid to all relevant factors, including the cost of operations, the characteristics of the service, the interest of users, a reasonable profit and other market consideration.

(2) Each Contracting Party may require notification to or filing with its aeronautical authorities of tariffs to be charged to or from its territory by designated airlines of the other Contracting Party. Notification or filing by the designated airlines of both Contracting Parties may be required no more than thirty (30) working days before the proposed date of effectiveness. In individual cases, notification or filing may be permitted on shorter notice than normally required.

(3) Without prejudice to the applicable competition and consumer protection law prevailing in each Contracting Party, neither Contracting Party shall take unilateral action to prevent the inauguration or continuation of an effective tariff proposed to be charged or charged by a designated airline of the other Contracting Party for international air transport in the services provided under this Agreement. Intervention by the Parties shall be limited to:

a) prevention of unreasonably discriminatory prices or practices;

b) protection of consumers from prices that are unreasonably high or restrictive due to the abuse of a dominant position;

c) protection of airlines from prices that are artificially low due to direct or indirect subsidy or support; and

d) protection of airlines from prices that are artificially low, where evidence exists as to an intent to eliminate competition.

(4) Without prejudice to the previous paragraph 3 of this Article, the aeronautical authorities of either Contracting Party may expressly approve the tariffs filed by the designated airlines. Where such aeronautical authorities find that a certain tariff falls within the categories set forth in paragraph 3(a), 3(b), 3(c) and 3(d), they shall send reasoned notification of their dissatisfaction to the aeronautical authorities of the other Contracting Party and to the concerned airline as soon as possible, and in no event later than thirty (30) working days after the date of filing of the tariff in question. The tariff applied up to that time, which was to be replaced by the new tariff, shall continue to be applied. If the other Contracting Party does not accept the contention, it may request consultations, which shall take place within thirty (30) working days of the request and both Parties shall endeavour to reach a satisfactory resolution.

Artikel 13

Gewerbliche Tätigkeiten

(1) Jede Vertragspartei gewährt jedem bezeichneten Unternehmen der anderen Vertragspartei auf der Grundlage der Gegenseitigkeit das Recht, in ihrem Hoheitsgebiet Niederlassungen sowie Verwaltungs-, kaufmännisches und technisches Personal zu unterhalten, soweit sie von dem bezeichneten Unternehmen benötigt werden. Personen, die nicht Staatsange-

Article 13

Commercial Activities

(1) Each Contracting Party shall, on a reciprocal basis, grant to any designated airline of the other Contracting Party the right to maintain in its territory such offices and administrative, commercial and technical personnel as are needed by the designated airline. Persons who are not nationals of the Contracting Parties or of Member States of the European Union may only be

Vorabfassung - wird durch die lektorierte Fassung ersetzt.

hörige der Vertragsparteien oder eines Mitgliedstaats der Europäischen Union sind, können nur dann beschäftigt werden, wenn im Einzelfall eine Rückübernahmebereitschaftserklärung eines Staates vorliegt.

(2) Bei der Einrichtung der Niederlassungen und der Beschäftigung des Personals nach Absatz 1 ist das am Ort der Niederlassung geltende innerstaatliche Recht einzuhalten, insbesondere die Gesetze und sonstigen Vorschriften über die Einreise von Ausländern und ihren Aufenthalt im Hoheitsgebiet der betreffenden Vertragspartei. Das in den Niederlassungen nach Absatz 1 beschäftigte Personal benötigt keine Arbeitsgenehmigung.

(3) Jedes bezeichnete Unternehmen verfügt über das Recht, seine eigenen Bodenabfertigungsdienste im Hoheitsgebiet der anderen Vertragspartei zu erbringen oder diese Dienstleistungen andernfalls nach Wahl ganz oder zum Teil nach außen an beliebige, zur Erbringung solcher Dienste zugelassene Dienstleister zu vergeben. Für den Fall, dass oder so lange wie die für die Bodenabfertigung im Hoheitsgebiet einer Vertragspartei geltenden Gesetze und sonstigen Vorschriften die Freiheit zur Vergabe dieser Dienstleistungen nach außen oder zur Selbstabfertigung ausschließen oder beschränken, wird jedes bezeichnete Unternehmen hinsichtlich des Zugangs zur Selbstabfertigung und zu Bodenabfertigungsdiensten, die von einem oder mehreren Dienstleistern erbracht werden, auf nicht diskriminierende Weise behandelt.

(4) Jede Vertragspartei gewährt jedem bezeichneten Unternehmen der anderen Vertragspartei das Recht, seine Beförderungsleistungen unmittelbar in eigenen Verkaufsräumen, durch seine Agenten im Hoheitsgebiet der anderen Vertragspartei und im Wege des elektronischen Direktvertriebs an jeden Kunden in jeder frei konvertierbaren Währung zu verkaufen.

(5) Jede Vertragspartei nimmt die Personen, die nach Absatz 1 in das Hoheitsgebiet der anderen Vertragspartei eingereist sind, formlos zurück, wenn die zuständigen Behörden der anderen Vertragspartei der zur Rücknahme verpflichteten Vertragspartei die im Einzelfall eingetretene Rechtswidrigkeit des Aufenthalts der betreffenden Person in ihrem Hoheitsgebiet mitteilen.

Artikel 14

Intermodal-Verkehr

In ihrem Hoheitsgebiet gewährt jede Vertragspartei den bezeichneten Unternehmen der anderen Vertragspartei auf der Grundlage der Gegenseitigkeit in billiger und gerechter Weise den Zugang zu und die Nutzung von anderen Bodenverkehrsträgern von und nach Orten im Hoheitsgebiet der jeweiligen Vertragspartei oder in Drittstaaten – wobei im letzteren Fall deren Zustimmung erforderlich ist – sowie die Ausübung aller Tätigkeiten, die damit in unmittelbarem Zusammenhang stehen. Unternehmen können vorbehaltlich des innerstaatlichen Rechts wählen, ob sie den Bodenverkehr selbst durchführen oder nach eigenem Ermessen durch Regelungen, einschließlich Code-Share-Vereinbarungen mit anderen Beförderungsunternehmen, zur Verfügung stellen. Solche intermodalen Dienste können zu einem durchgehenden Tarif für die kombinierte Luft- und Bodenbeförderung angeboten werden, vorausgesetzt die Passagiere und Verlader werden über die im Zusammenhang mit einer solchen Beförderung stehenden Fakten informiert.

Artikel 15

Anerkennung von Zeugnissen und Erlaubnisscheinen

Lufttüchtigkeitszeugnisse, Befähigungszeugnisse und Erlaubnisscheine, die nach den Gesetzen und sonstigen Vorschriften einer Vertragspartei, im Fall der Bundesrepublik Deutschland einschließlich des Rechts der Europäischen Union, ausgestellt oder als gültig anerkannt worden und noch nicht abgelaufen sind, werden von der anderen Vertragspartei für den Betrieb des vereinbarten Fluglinienverkehrs als gültig anerkannt, vorausgesetzt, die Anforderungen, nach denen diese Zeugnisse oder Erlaubnisscheine ausgestellt oder als gültig anerkannt worden sind, entemployed if, in each individual case, a declaration of a state's willingness to re-admit the person has been made.

(2) The establishment of the offices and the employment of the personnel referred to in paragraph 1 above shall be subject to the domestic law applicable at the place of establishment, especially the laws and regulations relating to the admission of foreigners and their stay in the territory of the Contracting Party concerned. The personnel employed in the offices according to paragraph 1 above shall not require a work permit.

(3) Each designated airline shall have the right to provide its own ground handling services in the territory of the other Contracting Party or otherwise to contract these services out, in full or in part, at its option, with any of the suppliers authorised for the provision of such services. Where or as long as the laws and regulations applicable to ground handling in the territory of one Contracting Party exclude or limit either the freedom to contract these services out or self-handling, each designated airline shall be treated on a non-discriminatory basis as regards its access to self-handling and ground handling services provided by a supplier or suppliers.

(4) Each Contracting Party shall grant to any designated airline of the other Contracting Party the right to sell its transport services directly in its own sales offices through its agents in the territory of the other Contracting Party and by way of electronic direct sale to any customer in any freely convertible currency.

(5) Each Contracting Party shall informally re-admit persons having entered the territory of the other Contracting Party under the terms of paragraph 1 above if the competent authorities of the latter Contracting Party notify the Contracting Party obliged to re-admit the person in each individual case that the relevant person's stay in its territory is unlawful.

Article 14

Intermodal Transport

Each Contracting Party shall, on a reciprocal basis, allow in its territory the designated airlines of the other Contracting Party equitable and fair access to and use of the other surface modes of transport to or from any points in the territories of the Contracting Party or third countries, whereby in the latter case it is subject to their approval, as well as the undertaking of all activities directly connected with this. Subject to national law, airlines may elect to perform their own surface transportation or, at their discretion, to provide it through arrangements including code share with other surface carriers. Such intermodal services may be offered at a single, through price for the air and surface transportation combined, provided that passengers and shippers are informed as to the facts of this transportation.

Article 15

Recognition of Certificates and Licences

Certificates of airworthiness, certificates of competency and licences issued or rendered valid in accordance with the laws and regulations of one Contracting Party, including in the case of the Federal Republic of Germany, European Union Law, and which have not yet expired, shall be recognized as valid by the other Contracting Party for the purpose of operating the agreed air services, provided that the requirements under which such certificates or licences were issued or rendered valid are equal to or above the minimum standards established under the

Vorabfassung - wird durch die lektorierte Fassung ersetzt.

sprechen den Mindestanforderungen, die nach dem Zivilluftfahrt-Abkommen aufgestellt werden, oder sie gehen darüber hinaus.

Artikel 16

Luftverkehrsicherheit

(1) Jede Vertragspartei kann jederzeit Konsultationen über die von der anderen Vertragspartei angewendeten Sicherheitsnormen für Flugbesatzungen, Luftfahrzeuge oder ihren Betrieb beantragen. Solche Konsultationen finden innerhalb von dreißig (30) Tagen nach Antragstellung statt.

(2) Stellt eine Vertragspartei nach solchen Konsultationen fest, dass die andere Vertragspartei Sicherheitsnormen in einem solchen Bereich nicht wirksam anwendet und durchführt, welche wenigstens den Mindestanforderungen entsprechen, die zu diesem Zeitpunkt nach dem Zivilluftfahrt-Abkommen festgelegt worden sind, so notifiziert die eine Vertragspartei der anderen Vertragspartei diese Feststellungen sowie die Schritte, die zur Erfüllung dieser Mindestanforderungen für notwendig erachtet werden, und die andere Vertragspartei trifft angemessene Abhilfemaßnahmen. Trifft die andere Vertragspartei nicht innerhalb von fünfzehn (15) Tagen angemessene Maßnahmen, so ist dies ein Grund für die Anwendung des Artikels 4.

(3) Ungeachtet der in Artikel 33 des Zivilluftfahrt-Abkommens erwähnten Verpflichtungen wird vereinbart, dass jedes Luftfahrzeug, das von den bezeichneten Unternehmen auf Diensten von oder nach dem Hoheitsgebiet der anderen Vertragspartei eingesetzt wird, während es sich im Hoheitsgebiet der anderen Vertragspartei befindet, einer Kontrolle durch befugte Vertreter der anderen Vertragspartei unterzogen werden kann, vorausgesetzt, dies führt nicht zu einer unzumutbaren Verspätung; diese Untersuchung (Vorfeldkontrolle) kann an Bord und in der Umgebung des Luftfahrzeugs erfolgen und hat den Zweck der Überprüfung der Gültigkeit der Luftfahrzeug- und Flugbesatzungspapiere und des erkennbaren Zustands des Luftfahrzeugs und seiner Ausrüstung.

(4) Gibt eine solche Vorfeldkontrolle oder Reihe von Vorfeldkontrollen Anlass zu ernsthaften Bedenken, dass

a) ein Luftfahrzeug oder der Betrieb eines Luftfahrzeugs nicht den zu diesem Zeitpunkt nach dem Zivilluftfahrt-Abkommen festgelegten Mindestanforderungen entspricht oder

b) die zu diesem Zeitpunkt nach dem Zivilluftfahrt-Abkommen festgelegten Sicherheitsnormen nicht wirksam angewendet und durchgeführt werden,

so steht es der Vertragspartei, welche die Kontrolle durchführt, im Sinne des Artikels 33 des Zivilluftfahrt-Abkommens frei, den Schluss zu ziehen, dass die Anforderungen, unter denen Zeugnisse und Erlaubnisscheine für dieses Luftfahrzeug oder diese Flugbesatzung ausgestellt oder für gültig erklärt wurden, oder dass die Anforderungen, unter denen dieses Luftfahrzeug betrieben wird, den nach dem Zivilluftfahrt-Abkommen festgelegten Mindestanforderungen weder entsprechen noch darüber hinausgehen.

(5) Wird der Zugang zum Zweck einer nach Absatz 3 erfolgenden Vorfeldkontrolle eines von den bezeichneten Unternehmen einer Vertragspartei betriebenen Luftfahrzeugs von einem Vertreter dieses Unternehmens verweigert, so steht es der anderen Vertragspartei frei, anzunehmen, dass Anlass zu ernsthaften Bedenken der in Absatz 4 genannten Art besteht, und die in jenem Absatz genannten Schlussfolgerungen zu ziehen.

(6) Jede Vertragspartei behält sich das Recht vor, die Betriebsgenehmigungen für den internationalen Fluglinienverkehr eines oder mehrerer Unternehmen der anderen Vertragspartei unverzüglich dann auszusetzen oder zu ändern, wenn die erste Vertragspartei – als Ergebnis einer Vorfeldkontrolle oder einer Reihe von Vorfeldkontrollen, weil ihr der Zugang zum Zweck einer Vorfeldkontrolle verweigert wird, aufgrund von Konsultationen oder auf andere Weise – zu dem Schluss kommt, dass für die Sicherheit des Betriebs eines Unternehmens sofortige Maßnahmen erforderlich sind.

Convention.

Article 16

Aviation Safety

(1) Each Contracting Party may request consultations at any time concerning safety standards relating to aircrew, aircraft or their operation adopted by the other Contracting Party. Such consultations shall take place within thirty (30) days of that request.

(2) If, following such consultations, one Contracting Party finds that the other Contracting Party does not effectively maintain and administer safety standards in any such area that are at least equal to the minimum standards established at that time pursuant to the Convention, the one Contracting Party shall notify the other Contracting Party of those findings and the steps considered necessary to conform with those minimum standards, and that other Contracting Party shall take appropriate corrective action. Failure by the other Contracting Party to take appropriate action within fifteen (15) days shall be cause for the application of Article 4 of this Agreement.

(3) Notwithstanding the obligations mentioned in Article 33 of the Convention, it is agreed that any aircraft operated by the designated airlines on services to or from the territory of the other Contracting Party may, while within the territory of the other Contracting Party, be made the subject of an examination by the authorised representatives of the other Contracting Party, on board and around the aircraft to check both the validity of the aircraft documents and those of its crew and the apparent condition of the aircraft and its equipment (ramp inspection), provided this does not lead to unreasonable delay.

(4) If any such ramp inspection or a series of ramp inspections gives rise to serious concerns that

a) an aircraft or the operation of an aircraft does not comply with the minimum standards established at that time pursuant to the Convention, or

b) there is a lack of effective maintenance and administration of safety standards established at that time pursuant to the Convention,

the Contracting Party carrying out the inspection shall, for the purposes of Article 33 of the Convention, be free to conclude that the requirements under which the certificate or licences in respect of that aircraft or in respect of the crew of that aircraft had been issued or rendered valid, or that the requirements under which that aircraft is operated, are not equal to or above the minimum standards established pursuant to the Convention.

(5) In the event that access for the purpose of undertaking a ramp inspection of an aircraft operated by the designated airlines of one Contracting Party in accordance with paragraph 3 above is denied by a representative of the airline concerned, the other Contracting Party shall be free to infer that serious concerns of the type referred to in paragraph 4 above exist and draw the conclusions referred to in that paragraph.

(6) Each Contracting Party reserves the right to suspend or vary the operating authorisations for international air services of an airline or airlines of the other Contracting Party immediately in the event that the first Contracting Party concludes, whether as a result of a ramp inspection, a series of ramp inspections, a denial of access for ramp inspections, consultations or otherwise, that immediate action is essential to the safety of the operations of an airline.

Vorabfassung - wird durch die lektorierte Fassung ersetzt.

(7) Jede Maßnahme einer Vertragspartei in Übereinstimmung mit Absatz 2 oder 6 wird eingestellt, wenn die Grundlage für die Ergreifung dieser Maßnahme nicht mehr besteht.

(8) Hat die Bundesrepublik Deutschland ein Unternehmen bezeichnet, dessen gesetzliche Kontrolle von einem anderen Mitgliedstaat der Europäischen Union wahrgenommen und aufrechterhalten wird, so gelten die Rechte der anderen Vertragspartei nach diesem Artikel bezüglich der Annahme, Ausübung oder Aufrechterhaltung von Sicherheitsnormen durch den betreffenden anderen Mitgliedstaat der Europäischen Union und bezüglich der Betriebsgenehmigungen dieses Unternehmens gleichermaßen.

Artikel 17

Luftsicherheit

(1) In Übereinstimmung mit ihren völkerrechtlichen Rechten und Pflichten bekräftigen die Vertragsparteien ihre gegenseitige Verpflichtung, die Sicherheit der Zivilluftfahrt vor widerrechtlichen Eingriffen zu schützen. Ohne den allgemeinen Charakter ihrer völkerrechtlichen Rechte und Pflichten einzuschränken, handeln die Vertragsparteien insbesondere im Einklang mit dem Abkommen vom 14. September 1963 über strafbare und bestimmte andere an Bord von Luftfahrzeugen begangene Handlungen, dem Übereinkommen vom 16. Dezember 1970 zur Bekämpfung der widerrechtlichen Inbesitznahme von Luftfahrzeugen, dem Übereinkommen vom 23. September 1971 zur Bekämpfung widerrechtlicher Handlungen gegen die Sicherheit der Zivilluftfahrt, dem Protokoll vom 24. Februar 1988 zur Bekämpfung widerrechtlicher gewalttätiger Handlungen auf Flughäfen, die der internationalen Zivilluftfahrt dienen, in Ergänzung des Übereinkommens vom 23. September 1971 zur Bekämpfung widerrechtlicher Handlungen gegen die Sicherheit der Zivilluftfahrt und dem am 1. März 1991 in Montreal unterzeichneten Übereinkommen über die Markierung von Plastiksprengstoffen zum Zweck des Aufspürens sowie allen sonstigen mehrseitigen Übereinkünften oder Protokollen über die Sicherheit in der Zivilluftfahrt, denen beide Vertragsparteien beigetreten sind.

(2) Die Vertragsparteien gewähren einander auf Ersuchen jede erforderliche Unterstützung, um die widerrechtliche Inbesitznahme ziviler Luftfahrzeuge und andere widerrechtliche Handlungen gegen die Sicherheit solcher Luftfahrzeuge, ihrer Fluggäste und Besatzung, von Flughäfen und Flugnavigationseinrichtungen sowie jede sonstige Bedrohung der Sicherheit der Zivilluftfahrt zu verhindern.

(3) Wird ein ziviles Luftfahrzeug widerrechtlich in Besitz genommen oder werden sonstige widerrechtliche Eingriffe gegen die Sicherheit eines solchen Luftfahrzeugs, seiner Fluggäste und Besatzung sowie gegen die Sicherheit von Flughäfen oder Flugnavigationseinrichtungen begangen oder angedroht, so unterstützen die Vertragsparteien einander in gegenseitigen Konsultationen durch Erleichterung des Fernmeldeverkehrs und sonstige geeignete Maßnahmen, um solche Vorfälle oder solche Bedrohungen so rasch zu beenden, wie dies bei möglichst geringer Gefährdung von Leben durchführbar ist.

(4) Jede Vertragspartei trifft alle ihr durchführbar erscheinenden Maßnahmen, um sicherzustellen, dass ein Luftfahrzeug, das widerrechtlich in Besitz genommen wurde oder hinsichtlich dessen andere widerrechtliche Eingriffe vorgenommen wurden und das sich in ihrem Hoheitsgebiet am Boden befindet, dort festgehalten wird, sofern nicht sein Abflug aufgrund der vordringlichen Verpflichtung zum Schutz von Leben erforderlich wird. Diese Maßnahmen werden, soweit durchführbar, auf der Grundlage gegenseitiger Konsultationen getroffen.

(5) Die Vertragsparteien handeln in ihren gegenseitigen Beziehungen im Einklang mit den Luftsicherheitsvorschriften, die von der Internationalen Zivilluftfahrt-Organisation festgelegt und zu Anhängen des Zivilluftfahrt-Abkommens bestimmt werden, soweit diese Sicherheitsvorschriften auf die Vertragsparteien anwendbar sind; sie verlangen, dass

(7) Any action by one Contracting Party in accordance with paragraph 2 or 6 above shall be discontinued once the basis for the taking of that action ceases to exist.

(8) Where the Federal Republic of Germany has designated an airline whose regulatory control is exercised and maintained by another European Union Member State, the rights of the other Contracting Party under this Article shall apply equally in respect of the adoption, exercise or maintenance of safety standards by that other European Union Member State and in respect of the operating authorisations of that airline.

Article 17

Aviation Security

(1) Consistent with their rights and obligations under international law, the Contracting Parties reaffirm their obligation to each other to protect the security of civil aviation against acts of unlawful interference. Without limiting the generality of their rights and obligations under international law, the Contracting Parties shall in particular act in conformity with the provisions of the Convention on Offences and Certain Other Acts Committed on Board Aircraft of 14 September 1963, the Convention for the Suppression of Unlawful Seizure of Aircraft of 16 December 1970, the Convention for the Suppression of Unlawful Acts against the Safety of Civil Aviation of 23 September 1971, the Protocol for the Suppression of Unlawful Acts of Violence at Airports Serving International Civil Aviation of 24 February 1988, Supplementary to the Convention for the Suppression of Unlawful Acts against the Safety of Civil Aviation of 23 September 1971 and the Convention on Marking of Plastic Explosives for the purpose of detection, signed at Montreal on March 1, 1991, and any other multilateral agreement or protocol relating to civil aviation security which has been adhered to by both Contracting Parties.

(2) The Contracting Parties shall provide upon request all necessary assistance to each other to prevent acts of unlawful seizure of civil aircraft and other acts of unlawful interference against the safety of such aircraft, their passengers and crew, airports and air navigation facilities, and any other threat to the security of civil aviation.

(3) When an incident or threat of an incident of unlawful seizure of civil aircraft or other acts of unlawful interference against the safety of such aircraft, their passengers and crew, airports or air navigation facilities occurs, the Contracting Parties shall, in mutual consultations, assist each other by facilitating communications and other appropriate measures intended to terminate as rapidly as commensurate with minimum risk to life such incident or threat thereof.

(4) Each Contracting Party shall take all measures it finds practicable to ensure that an aircraft subjected to an act of unlawful seizure or other acts of unlawful interference which is on the ground in its territory is detained on the ground unless its departure is necessitated by the overriding duty to protect lives. Wherever practicable, such measures shall be taken on the basis of mutual consultations.

(5) The Contracting Parties shall, in their mutual relations, act in conformity with the aviation security provisions established by the International Civil Aviation Organization and designated as Annexes to the Convention to the extent that such security provisions are applicable to the Contracting Parties; they shall require that

Vorabfassung - wird durch die lektorierte Fassung ersetzt.

a) die Halter von in ihren Registern eingetragenen Luftfahrzeugen oder

b) die Luftfahrzeughalter, die ihren Hauptgeschäftssitz oder ihren ständigen Aufenthalt im Hoheitsgebiet der Vertragsparteien haben, oder – im Fall der Bundesrepublik Deutschland – Luftfahrzeughalter, die nach den EU-Verträgen im Hoheitsgebiet der Bundesrepublik Deutschland niedergelassen sind und über gültige Betriebsgenehmigungen nach dem Recht der Europäischen Union verfügen, sowie

c) die Betreiber von Flughäfen in ihrem Hoheitsgebiet

im Einklang mit diesen Luftsicherheitsvorschriften handeln.

(6) Jede Vertragspartei erklärt sich damit einverstanden, dass von diesen Luftfahrzeughaltern verlangt werden kann, die in Absatz 5 genannten Luftsicherheitsvorschriften einzuhalten, die von der anderen Vertragspartei für den Einflug in ihr Hoheitsgebiet festgelegt wurden. Für den Ausflug aus oder den Aufenthalt in dem Hoheitsgebiet der Republik Mauritius müssen Luftfahrzeughalter die Luftsicherheitsvorschriften nach dem in diesem Land geltenden Recht einhalten. Für den Einflug in das Hoheitsgebiet der Bundesrepublik Deutschland, den Ausflug aus oder den Aufenthalt in dem Hoheitsgebiet der Bundesrepublik Deutschland müssen Luftfahrzeughalter die Luftsicherheitsvorschriften nach deutschem Recht und dem Recht der Europäischen Union einhalten. Jede Vertragspartei gewährleistet, dass in ihrem Hoheitsgebiet Maßnahmen zum Schutz von Luftfahrzeugen und zur Überprüfung von Fluggästen, Besatzung und Handgepäck sowie zur Durchführung angemessener Sicherheitskontrollen bei Gepäck, Fracht und Bordvorräten vor und bei dem Einsteigen oder Beladen wirksam angewendet werden. Jede Vertragspartei wird jedes Ersuchen der anderen Vertragspartei um vernünftige besondere Sicherheitsmaßnahmen zur Abwendung einer bestimmten Bedrohung wohlwollend prüfen.

(7) Weicht eine Vertragspartei von den Luftsicherheitsvorschriften dieses Artikels ab, so können die Luftfahrtbehörden der anderen Vertragspartei sofortige Konsultationen mit den Luftfahrtbehörden der erstgenannten Vertragspartei beantragen. Kommt innerhalb eines Monats nach dem Datum der Antragstellung eine zufriedenstellende Einigung nicht zustande, so ist dies ein Grund, die Betriebsgenehmigungen eines oder mehrerer Unternehmen der erstgenannten Vertragspartei vorzuenthalten, zu widerrufen, einzuschränken oder mit Auflagen zu versehen. Wenn eine ernste Notlage dies erfordert, kann eine Vertragspartei vor Ablauf dieses Monats vorläufige Maßnahmen treffen.

(8) Jede in Übereinstimmung mit Absatz 7 getroffene Maßnahme wird eingestellt, wenn beide Seiten der Ansicht sind, dass die andere Vertragspartei diesen Artikel einhält.

Artikel 18

Überprüfung von Reisedokumenten und nicht einreiseberechtigten Personen

(1) Jede Vertragspartei gestattet in ihrem Hoheitsgebiet den bezeichneten Unternehmen der anderen Vertragspartei die Durchführung von Maßnahmen, die gewährleisten sollen, dass nur Personen mit den für die Einreise in oder die Durchreise durch das Hoheitsgebiet der anderen Vertragspartei erforderlichen Reisedokumenten befördert werden.

(2) Jede Vertragspartei nimmt eine Person, die an ihrem Zielort im Hoheitsgebiet der anderen Vertragspartei zurückgewiesen wurde, nachdem dort festgestellt worden war, dass sie nicht einreiseberechtigt war, zum Zweck der Überprüfung auf, wenn sich diese Person vor ihrer Abreise im Hoheitsgebiet dieser Vertragspartei aufgehalten hat. Eine Vertragspartei weist jedoch eine Person nicht in das Land der anderen Vertragspartei zurück, wenn sie von der anderen Vertragspartei zuvor zurückgewiesen wurde.

(3) Ist eine Person, von der festgestellt worden ist, dass sie nicht einreiseberechtigt ist, nicht mehr in Besitz ihrer Reisedokumente oder hat die Person ihre Reisedokumente zerstört, so erkennt eine Vertragspartei stattdessen ein die Umstände von

a) operators of aircraft of their registry; or

b) operators of aircraft who have their principal place of business or permanent residence in the territory of the Contracting Parties or in the case of the Federal Republic of Germany operators of aircraft who are established in its territory under the EU Treaties and have valid operating licences in accordance with European Union Law; and

c) operators of airports in their territory

act in conformity with such aviation security provisions.

(6) Each Contracting Party agrees that such operators of aircraft may be required to observe the aviation security provisions referred to in paragraph 5 above required by the other Contracting Party for entry into the territory of that other Contracting Party. For departure from, or while within the territory of the Republic of Mauritius operators of aircraft shall be required to observe aviation security provisions in conformity with the law in force in that country. For entrance into, departure from, or while within, the territory of the Federal Republic of Germany, operators of aircraft shall be required to observe aviation security provisions in conformity with German Law and European Union Law. Each Contracting Party shall ensure that measures are effectively applied within its territory to protect the aircraft and to screen passengers, crew and carry-on items and to carry out appropriate security checks on baggage, cargo and in-flight supplies prior to and during boarding or loading. Each Contracting Party shall look favourably on any request from the other Contracting Party for reasonable special security measures to meet a particular threat.

(7) Should a Contracting Party depart from the aviation security provisions of this Article, the aeronautical authorities of the other Contracting Party may request immediate consultations with the aeronautical authorities of the former Contracting Party. Failure to reach a satisfactory agreement within one month of the date of such request shall constitute grounds for withholding, revoking, limiting or imposing conditions on the operating authorisations of one or several of the airlines of the former Contracting Party. If required by a serious emergency, either Contracting Party may take interim action prior to the expiry of the month.

(8) Any action taken in accordance with paragraph 7 shall be discontinued upon the mutual understanding that the provisions of this Article are complied with by the other Contracting Party.

Article 18

Examination of Travel Documents and of Inadmissible Persons

(1) Either Contracting Party shall permit, in its territory, the designated airlines of the other Contracting Party to take measures to ensure that only persons with the travel documents required for entry into or transit through the territory of the other Contracting Party are carried.

(2) Either Contracting Party shall accept for examination a person being returned from his point of disembarkation in the territory of the other Contracting Party after having been found inadmissible if this person previously stayed in its territory before embarkation. However, either Contracting Party shall not return a person to the country of the other Contracting Party if he was previously returned from the other Contracting Party.

(3) Where a person who has been found inadmissible is no longer in possession of his or her travel documents or has destroyed them, a Contracting Party shall accept instead a document attesting to the circumstances of embarkation and

Vorabfassung - wird durch die lektorierte Fassung ersetzt.

Abflug und Ankunft bestätigendes Dokument an, das von den Behörden der anderen Vertragspartei ausgestellt wurde.

(4) Absatz 2 hindert die Behörden nicht daran, eine zurückgewiesene, nicht einreiseberechtigte Person einer weiteren Überprüfung zu unterziehen, um festzustellen, ob sie schließlich in dem Staat aufgenommen werden kann, oder um Vorkehrungen für ihre Weiterbeförderung, Ausweisung oder Abschiebung in einen Staat, dessen Staatsangehörigkeit sie besitzt oder in dem sie aus anderen Gründen Aufnahme finden kann, zu treffen.

Artikel 19

Meinungsaustausch

Zwischen den Luftfahrtbehörden der Vertragsparteien findet nach Bedarf ein Meinungsaustausch statt, um eine enge Zusammenarbeit und eine Verständigung in allen die Anwendung dieses Abkommens berührenden Angelegenheiten herbeizuführen.

Artikel 20

Konsultationen

Zur Erörterung von Änderungen dieses Abkommens oder des Fluglinienplans, von Auslegungsfragen oder von wettbewerbsrelevanten Verhaltensweisen, welche die Luftverkehrsmärkte der Vertragsparteien betreffen, kann eine Vertragspartei jederzeit Konsultationen beantragen. Das gilt auch für Erörterungen über die Anwendung des Abkommens, wenn nach Ansicht einer Vertragspartei ein Meinungsaustausch nach Artikel 19 kein zufriedenstellendes Ergebnis erbracht hat. Die Konsultationen beginnen innerhalb von zwei Monaten nach Eingang des Antrags bei der anderen Vertragspartei; hiervon ausgenommen sind die Artikel 16 (Luftverkehrssicherheit) und 17 (Luftsicherheit).

Artikel 21

Beilegung von Streitigkeiten

(1) Soweit eine Meinungsverschiedenheit über die Auslegung oder Anwendung dieses Abkommens nicht nach Artikel 20 beigelegt werden kann, wird sie auf Verlangen einer Vertragspartei einem Schiedsgericht unterbreitet.

(2) Das Schiedsgericht wird von Fall zu Fall gebildet, indem jede Vertragspartei ein Mitglied bestellt und beide Mitglieder sich auf den Angehörigen eines dritten Staates als Vorsitzenden einigen, der von den Regierungen der Vertragsparteien bestellt wird. Die Mitglieder werden innerhalb von zwei Monaten, der Vorsitzende innerhalb von drei Monaten bestellt, nachdem die eine Vertragspartei der anderen mitgeteilt hat, dass sie die Meinungsverschiedenheit einem Schiedsgericht unterbreiten will.

(3) Werden die in Absatz 2 genannten Fristen nicht eingehalten, so kann in Ermangelung einer anderen Vereinbarung jede Vertragspartei den Präsidenten des Rates der Internationalen Zivilluftfahrt-Organisation bitten, die erforderlichen Ernennungen vorzunehmen. Besitzt der Präsident die Staatsangehörigkeit einer der Vertragsparteien oder ist er aus einem anderen Grund verhindert, so soll der Vizepräsident, der ihn vertritt, die Ernennungen vornehmen.

(4) Das Schiedsgericht entscheidet mit Stimmenmehrheit. Seine Entscheidungen sind für die Vertragsparteien bindend. Jede Vertragspartei trägt die Kosten ihres Mitglieds sowie ihrer Vertretung in dem Verfahren vor dem Schiedsgericht; die Kosten des Vorsitzenden sowie die sonstigen Kosten werden von den Vertragsparteien zu gleichen Teilen getragen. Im Übrigen regelt das Schiedsgericht sein Verfahren selbst.

Artikel 22

Mehrseitige Übereinkünfte

Tritt eine von den Vertragsparteien angenommene allgemeine mehrseitige Luftverkehrsübereinkunft in Kraft, so gehen deren Bestimmungen vor. Erörterungen zur Feststellung, inwieweit eine

arrival issued by the authorities of the other Contracting Party.

(4) Paragraph 2 is not intended to prevent public authorities from further examining a returned inadmissible person to determine his eventual acceptability in the State or make arrangements for his transfer, expulsion or deportation to a State of which he is a national or where he is otherwise acceptable.

Article 19

Exchange of Views

Exchanges of views shall take place as needed between the aeronautical authorities of the Contracting Parties in order to achieve close cooperation and agreement in all matters pertaining to the application of this Agreement.

Article 20

Consultations

Consultations may be requested at any time by either Contracting Party for the purpose of discussing amendments to this Agreement or to the Route Schedule, questions relating to interpretation or to behaviour relevant to competition which affects the aviation markets of the Contracting Parties. The same applies to discussions concerning the application of this Agreement if either Contracting Party considers that an exchange of views within the meaning of Article 19 of this Agreement has not produced any satisfactory results. Such consultations shall begin within two months of the date of receipt by the other Contracting Party of any such request, except for Article 16 (Aviation Safety) and Article 17 (Aviation Security).

Article 21

Settlement of Disputes

(1) Where any disagreement concerning the interpretation or application of this Agreement cannot be settled in accordance with Article 20 of this Agreement, it shall be submitted to an arbitral tribunal at the request of either Contracting Party.

(2) Such arbitral tribunal shall be constituted ad hoc as follows: each Contracting Party shall appoint one member, and these two members shall agree upon a national of a third State as their chairman to be appointed by the Governments of the Contracting Parties. Such members shall be appointed within two months, and such chairman within three months, of the date on which either Contracting Party has informed the other Contracting Party of its intention to submit the disagreement to an arbitral tribunal.

(3) If the periods specified in paragraph 2 above have not been observed, either Contracting Party may, in the absence of any other relevant arrangement, invite the President of the Council of the International Civil Aviation Organization to make the necessary appointments. If the President is a national of either Contracting Party or if he is otherwise prevented from discharging this function, the Vice-President deputizing for him should make the necessary appointments.

(4) The arbitral tribunal shall reach its decisions by a majority of votes. Such decisions shall be binding on the Contracting Parties. Each Contracting Party shall bear the cost of its own member as well as of its representation in the arbitral proceedings; the cost of the chairman and any other costs shall be borne in equal parts by the Contracting Parties. In all other respects, the arbitral tribunal shall determine its own procedure.

Article 22

Multilateral Conventions

In the event of a general multilateral air transport convention accepted by the Contracting Parties entering into force, the provisions of such convention shall prevail. Any discussions

Vorabfassung - wird durch die lektorierte Fassung ersetzt.

mehrseitige Übereinkunft dieses Abkommen beendet, ersetzt, ändert oder ergänzt, finden nach Artikel 20 statt.

with a view to determining the extent to which this Agreement is terminated, superseded, amended or supplemented by the provisions of the multilateral convention shall take place in accordance with Article 20 of this Agreement.

Artikel 23

Frühere Abkommen

Mit Inkrafttreten dieses Abkommens tritt das Abkommen vom 26. Februar 1974 zwischen der Regierung der Bundesrepublik Deutschland und der Regierung von Mauritius über den Luftverkehr außer Kraft.

Article 23

Previous Agreements

Upon the entry into force of this Agreement, the Air Transport Agreement between the Government of the Federal Republic of Germany and the Government of Mauritius of 26 February 1974 shall cease to have effect.

Artikel 24

**Ratifikation,
Inkrafttreten, Geltungsdauer**

(1) Dieses Abkommen bedarf der Ratifikation; die Ratifikationsurkunden werden so bald wie möglich ausgetauscht.

(2) Dieses Abkommen tritt einen Monat nach Austausch der Ratifikationsurkunden in Kraft.

(3) Dieses Abkommen wird auf unbestimmte Zeit geschlossen.

(4) Dieses Abkommen wird bis zu seinem Inkrafttreten nach Maßgabe des jeweiligen innerstaatlichen Rechts der Vertragsparteien vorläufig angewendet.

Article 24

**Ratification,
Entry into Force, Duration**

(1) This Agreement shall be ratified; the instruments of ratification shall be exchanged as soon as possible.

(2) This Agreement shall enter into force one month from the date of the exchange of the instruments of ratification.

(3) This Agreement shall be concluded for an unlimited period.

(4) Pending entry into force, this Agreement shall provisionally apply in accordance with the respective national law of the Contracting Parties.

Artikel 25

**Registrierung bei der Internationalen
Zivilluftfahrt-Organisation und bei den Vereinten Nationen**

(1) Dieses Abkommen und jede Änderung desselben werden von der Bundesrepublik Deutschland der Internationalen Zivilluftfahrt-Organisation zur Registrierung übermittelt.

(2) Die Registrierung dieses Abkommens beim Sekretariat der Vereinten Nationen nach Artikel 102 der Charta der Vereinten Nationen wird unverzüglich nach seinem Inkrafttreten von der Bundesrepublik Deutschland veranlasst. Die andere Vertragspartei wird unter Angabe der VN-Registrierungsnummer von der erfolgten Registrierung unterrichtet, sobald diese vom Sekretariat der Vereinten Nationen bestätigt worden ist.

Article 25

**Registration with the International
Civil Aviation Organization and with the United Nations**

(1) This Agreement and any amendments to it shall be communicated by the Federal Republic of Germany to the International Civil Aviation Organization for registration.

(2) Registration of this Agreement with the Secretariat of the United Nations, in accordance with Article 102 of the United Nations Charter, shall be initiated immediately following its entry into force by the Federal Republic of Germany. The other Contracting Party shall be informed of registration, and of the UN registration number, as soon as this has been confirmed by the Secretariat.

Artikel 26

Kündigung

Jede Vertragspartei kann die andere Vertragspartei jederzeit von ihrem Beschluss in Kenntnis setzen, dieses Abkommen zu beenden. Die Kündigung wird gleichzeitig der Internationalen Zivilluftfahrt-Organisation mitgeteilt. In diesem Fall tritt das Abkommen zwölf Monate nach Eingang der Mitteilung bei der anderen Vertragspartei außer Kraft, sofern nicht die Kündigung vor Ablauf dieser Zeit durch Vereinbarung zurückgenommen wird. Wird der Eingang der Mitteilung von der anderen Vertragspartei nicht bestätigt, so gilt als Eingangstag der vierzehnte Tag nach dem Eingang der Mitteilung bei der Internationalen Zivilluftfahrt-Organisation.

Article 26

Termination

Either Contracting Party may at any time give notice to the other Contracting Party of its decision to terminate this Agreement. Such notice shall be simultaneously communicated to the International Civil Aviation Organization. In such case this Agreement shall terminate twelve months after the date of receipt of the notice by the other Contracting Party, unless the notice to terminate is withdrawn by agreement before the expiry of this period. In the absence of acknowledgment of receipt by the other Contracting Party, notice shall be deemed to have been received fourteen days after the receipt of the notice by the International Civil Aviation Organization.

Geschehen zu Berlin am 14. August 2017 in zwei Urschriften, jede in deutscher und englischer Sprache, wobei jeder Wortlaut gleichermaßen verbindlich ist.

Done at Berlin on 14 August 2017 in duplicate in the German and English languages, both texts being equally authentic.

Für die Bundesrepublik Deutschland
For the Federal Republic of Germany

Walter J. Lindner

Für die Republik Mauritius
For the Republic of Mauritius

Dr. Kheswar Jankee

Vorabfassung - wird durch die lektorierte Fassung ersetzt.

Denkschrift

A. Allgemeiner Teil

Schwerpunkt des deutschen Luftverkehrs ist der internationale Fluglinienverkehr. Dieser kann nur betrieben werden, wenn die andere Vertragspartei den deutschen Luftfahrtunternehmen entsprechende Verkehrsrechte für den Überflug über ihr Gebiet, den Einflug in ihr Gebiet und den Ausflug aus ihrem Gebiet gewährt.

Nach allgemeinen internationalen Gepflogenheiten werden diese Rechte grundsätzlich in zweiseitigen Luftverkehrsabkommen eingeräumt. Um ein derartiges Abkommen handelt es sich bei dem am 14. August 2017 in Berlin unterzeichneten Abkommen zwischen der Bundesrepublik Deutschland und der Republik Mauritius.

Die eingeräumten Verkehrsrechte werden in einem als Protokoll vereinbarten Fluglinienplan festgelegt. Diese Form der Vereinbarung wurde gewählt, um die Fluglinienrechte den Verkehrsanforderungen leichter und schneller anzupassen.

Vorgaben, die sich aus dem Recht der Europäischen Union ergeben, werden mit dem Abkommen gewahrt.

B. Besonderer Teil

Artikel 1 erläutert die Bedeutung der im Abkommen verwendeten Begriffe.

Artikel 2 legt die gewährten Freiheitsrechte der Zivilluftfahrt in den Beziehungen zwischen den Vertragsparteien fest.

Die Artikel 3 und 4 legen das Verfahren und Voraussetzungen für die Erteilung, die Aussetzung, die Einschränkung und den Widerruf der Betriebsgenehmigung zur Durchführung des Fluglinienverkehrs fest. Von dem Recht des Widerrufs der Aussetzung oder der Einschränkung der Betriebsgenehmigung wird grundsätzlich nur nach Konsultationen der Vertragsparteien Gebrauch gemacht.

Artikel 5 stellt sicher, dass beim Ein- und Ausflug sowie während des Aufenthaltes die innerstaatlichen Vorschriften im Hoheitsgebiet der jeweils anderen Vertragspartei durch die bezeichneten Unternehmen einzuhalten sind.

Artikel 6 sichert diskriminierungsfreie Behandlung zu bei den im Zusammenhang mit der Benutzung der Flughäfen, der Flugsicherung oder anderer Luftfahrtdienste und -einrichtungen anfallenden Gebühren und Entgelten. Die erhobenen Gebühren und Entgelte sind zudem kostenbezogen festzulegen.

Artikel 7 gewährt auf Basis der Gegenseitigkeit weitgehende Abgabefreiheit für verwendete Luftfahrzeuge einschließlich der an Bord befindlichen Treibstoffe, Schmieröle, Ersatzteile, übliche Ausrüstungsgegenstände und Bordvorräte sowie Beförderungsdokumente. Er sichert darüber hinaus auf der Basis der Gegenseitigkeit Entlastungen von der Umsatzsteuer oder einer ähnlich ausgestalteten indirekten Steuer.

Artikel 8 stellt klar, dass das geltende Doppelbesteuerungsabkommen unberührt bleibt.

Artikel 9 regelt das Recht auf freien Transfer von Einkünften.

Artikel 10 soll ein zufriedenstellendes Beförderungsangebot sicherstellen. Das zulässige Beförderungsangebot wird gemeinsam durch die Luftfahrtbehörden beider Vertragsparteien festgelegt.

Artikel 11 verpflichtet zur Übermittlung von Betriebsangaben und zum Austausch statistischer Unterlagen.

Artikel 12 enthält nähere Bestimmungen hinsichtlich der Tarifgestaltung.

Artikel 13 regelt das Niederlassungsrecht der bezeichneten Luftfahrtunternehmen, das Recht der Selbstabfertigung und das Recht des freien Verkaufs der Beförderungsdienste.

Artikel 14 eröffnet auf Basis der Gegenseitigkeit den bezeichneten Luftfahrtunternehmen der Vertragsparteien die Möglichkeit der Nutzung des Landverkehrs.

Artikel 15 regelt die gegenseitige Anerkennung von Zeugnissen und Erlaubnisscheinen.

Artikel 16 verlangt von den Vertragsparteien die Anwendung von Sicherheitsnormen für Flugbesatzungen, Luftfahrzeugen sowie für deren Betrieb und legt das Verfahren bei Nichteinhaltung dieser nach dem Zivilluftfahrt-Abkommen vorgesehenen Mindestanforderungen fest. Darüber hinaus sind Vereinbarungen zur Vorfeldkontrolle enthalten.

Artikel 17 verpflichtet die Vertragsparteien zur Einhaltung der völkerrechtlichen Pflichten zur Sicherheit der Zivilluftfahrt vor rechtswidrigen Eingriffen, welche konkretisiert werden.

Artikel 18 ermöglicht die Kontrolle der Fluggäste im Hinblick auf die erforderlichen Einreisedokumente und verpflichtet die Vertragsparteien zur Rücknahme der von der anderen Vertragspartei zurückgewiesenen Fluggäste.

Die Artikel 19 bis 21 befassen sich mit dem Meinungsaustausch, den Konsultationen, der Beilegung von Streitigkeiten, einschließlich der Möglichkeit zur Anrufung eines Schiedsgerichts. Entsprechende Regelungen sind in Luftverkehrsabkommen üblich und zum Ausgleich möglicher Meinungsverschiedenheiten zweckmäßig.

Die Artikel 22 bis 26 enthalten die international üblichen Kündigungs-, Registrierungs- und Schlussbestimmungen sowie das Außerkrafttreten eines früheren Abkommens zwischen den Vertragsparteien und die Festlegung des Vorrangs eines mehrseitigen Luftverkehrsabkommens.

Vorabfassung - wird durch die lektorierte Fassung ersetzt.